Deutsche Hochseefischerei 1875

von Dr. Moritz Lindemann
(aus der Zeitschrift Die Grenzboten, 1/1875)

Eng verknüpft mit dem Gedanken der Einheit und Größe des Vaterlandes erscheint in der Entwicklungsgeschichte Deutschlands der letzten drei Jahrzehnte der Zug zur See, das Streben, Deutschlands Ansehen auf den Meeren zu immer größerer Geltung zu bringen. Zwar war der Deutsche Seehandel in allen Wandlungen der Zeiten, namentlich von den Hansestädten, immer aufrecht erhalten worden, allein in den zahlreichen Flaggen, welche die Schiffe der verschiedenen Deutschen Häfen in fernen Gegenden entfalteten, suchte der Ausländer vergeblich das Symbol einer Deutschen Nation. Erst seit Gründung des Norddeutschen Bundes änderten sich die Verhältnisse wesentlich.

Dem Jahre 1866 war die Deutsche Kriegsflotte, die Deutsche Flagge und der Beginn einer Deutschen Seegesetzgebung zu danken. In jene Zeit, ins Jahr 1867 fallen auch die ersten Bestrebungen zur Hebung der Deutschen Seefischerei.

Dieses Gewerbe war bisher besonders an der Deutschen Nordseeküste vernachlässigt und zurückgekommen. Englische und Holländische Fischerflotten holten, mit den besten Fangapparaten ausgerüstet, und in ihrem Betriebe auf dem zeitgemäßen wirthschaftlichen Grundsatze der Theilung der Arbeit basirt, die Schätze des Meeres bis dicht an der Deutschen Küste herauf. (Es war natürlich, daß die ersten thatkräftigen Schritte, um die Deutsche Seefischerei auf eine höhere Stufe zu heben, von den Hansestädten ausgingen. In Hamburg und in Bremen bildeten sich mit namhaften Capitalien Fischereigesellschaften „welche den Betrieb nach der in England neuerdings bewährten Methode der Schleppnetzfischerei und der Aufbewahrung des Fisches in Eis bis zur Ankunft am Markte“ in Angriff nahmen.

Allein diese Gesellschaften hatten keinen Bestand. Nachdem sie eine Reihe von Verlusten erfahren, mußten sie liquidiren; die schönen, wohl eingerichteten Fahrzeuge kamen unter den Hammer des Auctionators und gingen auf diese Weise zum größten Theil wieder nach England zurück, von wo man sie hergeholt hatte. Nur einzelne Fahrzeuge blieben in Deutschen Händen. Die verbesserte Fangmethode erhielt sich auf diese Weise, wenn auch im kleinen Umfang des Betriebes, bis heute.

Der Krieg (*1870/71*) unterbrach den eben in der Entwicklung begriffenen Betrieb und wirkte, indem er ihm die eingeübte Mannschaft entzog, und das in den Fahrzeugen und Apparaten steckende Capital brach legte, empfindlich schädigend ein. Die Deutschen Eisenbahnverwaltungen konnten sich nicht in die Forderung, welche der Absatz der Fische bedingte, finden, daß dieselben mit den schnellsten Zügen und ermäßigten Preisen nach den binnenländischen Märkten verführt werden sollten. In England, wo die Eisenbahnverwaltung schon von Anfang an in kaufmännischer Weise und ohne jeden Beigeschmack vom bureaukratischen Wesen betrieben wurde, kannte man diese Schwierigkeiten nicht. Man muß es gesehen haben, mit welcher Leichtigkeit dort dieser Transport vor sich geht.

In Great Grimsby (an der Ostküste Englands) legen z.B. die Fischer-Fahrzeuge unmittelbar an der einen Seite der von der örtlichen Eisenbahn- Compagnie erbauten Fischhalle an. Die Fische kommen in der Halle meist sofort in Auction, werden ebenda in Eis verpackt und an der andern Seite der Halle streckt sich der Schienenweg, auf welchem die Lowries bereit stehn, die nun den mit Fischkisten und -Körben bepackten Wagen aufnehmen. Die Deichsel liegt. neben dem Wagen und wenn der Zug an seinem Bestimmungsort angekommen ist, wird der Fischwaggon an die Rampe geschoben, wo der Fischhändler, dem die Sendung zugeht, Pferde und Führer bereit hält, um sofort den Fischwagen zu Markte oder direct zu den Bestellern zu führen.

Freilich fehlt uns auch ein so großer Consumplatz, wie es London ist, das einen Weltmarkt wie für viele Lebensmittel so auch für Seefische bildet.

Dem Fischmarkt von Billingsgate, dem kleineren Columbia-Market und den Fischhändlern des Westends wird nicht nur ein großer Theil der an und bei den Küsten Großbritanniens und Irland dem Meere abgewonnenen Ernte an Seefischen und Krustenthieren zugeführt. Auch Frankreich, Holland, Belgien und Norwegen senden einen guten Theil der Ergebnisse ihrer zum Theil sehr bedeutenden Seefischereien hierher zu Markte. Beispielsweise kommt Hummer in Massen aus Norwegen, ebendaher im Winter auch Heilbutt.

Holland und vorzugsweise Harlingen sendet Muscheln, welche hier wie dort ein wichtiges Volksnahrungsmittel bilden. In der großen Masse der Bevölkerung der britischen Inseln war von Haus aus die Neigung zur Seefischnahrung eine weit größere und allgemeinere, als in den Continentalländern Europas.

Nur von einem culturhistorisch äußerst wichtig gewordenen Fische, dem Häring, läßt sich sagen, daß er auf dem Continente in allen Kreisen des Volkes und namentlich in den ärmeren Classen eine unentbehrliche Speise geworden ist, seitdem es gelang, ihn durch Salzung und Räucherung auf längere Zeit genießbar zu erhalten. Hieran knüpften die vor einigen Jahren wieder aufgenommenen Bestrebungen zur Hebung der Deutschen Fischerei, durch Einrichtung eines größeren Betriebes an der Deutschen Nordseeküste, wieder an.

In Emden, das schon früher den Häringsfang betrieben, aber in Folge von allerlei Ungunst der Verhältnisse wieder aufgegeben hatte, wurde im Jahre 1872 mit einem Capital von 100,000 Thlr. eine Gesellschaft für den Häringsfang in der Nordsee nach holländischer Methode ins Leben gerufen. In Holland hatte nämlich gerade zu jener Zeit die Einführung der zweckmäßiger construirten Loggerfahrzeuge an Stelle der veralteten Hoeker (hocker) die altberühmte holländische Häringsfischerei, welche in der letzten Zeit zurückgegangen war, einen neuen überraschenden Aufschwung genommen.

Die neuen Logger zeichneten sich vor Allem durch ihre größere Schnelligkeit aus, welche auf der schärferen und leichteren Bauart beruhte. Sie besaßen eine größere Segeltüchtigkeit, und auf den Loggern konnten die in neuerer Zeit mit großem Erfolg eingeführten leichteren **Baumwollnetze** verwendet werden. Die alten schweren Hanfnetze hatten sich als unpraktisch erwiesen, da die Maschen zuviel Wasser aufsaugten und in Folge dessen im Wasser nicht mehr die richtige Lage behielten. Auch waren sie durch ihre Stärke dem Häringe zu leicht erkennbar.

In Holland angestellte Erörterungen ergaben, daß der Holländische Häringsfang im Jahre 1865 nur 81 größere Schiffe beschäftigte, diese Zahl sich aber in den folgenden Jahren in Folge der Reform stetig bis auf 123 größere Fahrzeuge im Jahre 1871 gesteigert hatte.

Der Geldertrag der holländischen Häringsfischerei hatte sich vom Jahre 1866-70 ungefähr verdoppelt, auch der Betrag für jedes ausgesandte Schiff war in der gleichen Periode im Durchschnitt fast um ein Drittel gestiegen, die Ursache lag eben in den verbesserten Fahrzeugen, Betriebsmethoden und Fangmaterial, sowie in einer rationelleren Regelung des Antheils der Mannschaft am Fange. Von dem Ertrage der holländischen Häringsfischerei wird jetzt etwa die Hälfte desselben, nämlich 60,000 t jährlich nach Deutschland abgesetzt, welches außerdem große Quantitäten Norwegischen und Schottischen Häring consumirt: im Ganzen etwa 600,000 t, also das Zehnfache des Imports aus Holland.

allen Häringen wurde bisher der holländische Häring am höchsten bezahlt. Bei der holländischen Fangmethode wird nämlich der Fisch lebend aus dem Netze kommend sofort an Bord des Fahrzeugs getödtet und eingesalzen, während die Schotten in ihren offenen Böten[1]) keine Einrichtung für das

[1]) die Mehrzahl von „Boot“ lautete damals tatsächlich offiziell „Böte“!

Einsalzen haben, sondern den in der Nacht gefangenen Fisch am andern Tage halb abgestorben ans Land bringen.

Hier geht dann das Ausnehmen und Einsalzen vor sich. Die neue Emder Gesellschaft hat nun drei Betriebsjahre hinter sich. Wie alle früheren deutschen Unternehmungen dieser Art, so hat auch sie mit allerlei Schwierigkeiten zu kämpfen und noch jetzt ist sie über ihre Lehrjahre lange nicht hinaus. Allein die Sache ließ sich doch von Haus aus weit besser an als bei dem Hamburger und Bremer Betriebe. Der Emshafen Emden zeigte sich in mancher Beziehung viel geeigneter für diesen Betrieb als die großen Seehandelshäfen der Elbe und Weser.

Die Seefischerei ist ein mühsames, schwieriges Gewerbe, in dem man nur durch lange Erfahrung und Übung Meister werden kann. Zu Bremerhaven und Hamburg war die Gewohnheit auf den Segel- und Dampferflotten Dienste zu nehmen, welche zwischen der deutschen Küste und den europäischen wie transatlantischen Seehäfen verkehrten, wenigstens damals reichlich geboten, der Verdienst ein sicherer. Außerdem war der Aufenthalt am Lande zwischen den einzelnen Reisen weit länger als bei einem Fischerfahrzeug, welches im Gegentheil in der günstigen Zeit des Fanges darauf angewiesen war, in kürzester Frist die nothwendigen Geschäfte des Löschens der Fischkisten, des Einnehmens von neuem Proviant u.s.w. zu erledigen. (Es kam daher sehr häufig vor, daß jene Hamburger und Bremer Gesellschaften ihre seegewohnt gewordenen Mannschaften an die großen Oceandampfer abgeben mußten und auch auf diese Weise mit stetigen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten.

An der Ems dagegen war der Häringsfang ein altgewohntes Gewerbe, das dem einst berühmten Emshafen nur durch die Ungunst einer Kette von politischen Ereignissen und wirthschaftlichen Unglücksfällen entzogen worden war. Namentlich die wichtige Frage der Beschaffung geeigneter Mannschaften war hier viel leichter zu lösen, als an der Weser und Elbe. Gerade hierher, wo Sitten und Lebensweise vielfach Holland ähnlich sind, wie denn beispielsweise in einzelnen Kirchen sogar auch noch holländisch gepredigt wird - konnte die Uebersiedlung und das Heimischwerden holländischer Schiffsführer und ihrer Familien am Leichtesten vor sich gehen. Was sodann den deutschen Theil der Mannschaften betraf, so war vollends nicht abzusehen, weshalb diese Männer[2]) und Jungen aus dem östlichen Westphalen und den Lippeschen Fürstenthümern sich nicht eben so gern und lieber in Emden anwerben lassen würden, als in Vlaardingen und Maasluis.

Im Jahre 1872 wurde der Häringsfang der Gesellschaft mit 6 Loggern in der Nordsee betrieben und man erzielte einen Fang von 3785 Tonnen Häringen. Den Betrieb leitete ein holländischer Fischunternehmer, der sich zugleich mit einem namhaften Betrage an dem Actiencapital betheiligte. Im Jahre 1873 konnten bereits 9 Fahrzeuge in Betrieb gestellt werden, welche einen Fang von beinahe 4 Millionen Häringen (*Stück!*) erzielten. Im Jahre 1873 betrug der Ertrag der Emdener Häringsauctionen 77,650 Thaler brutto.

Der Verdienst der Mannschaften besteht in einem Antheil am Fange. Die Besatzung des am wenigsten vom Glücke begünstigten Fahrzeugs erzielte 1873 noch immer einen Verdienst, der demjenigen in der Handelsmarine gleichkommt, wogegen sich derselbe auf den Fahrzeugen, welche einen reichen Fang hatten, als bis zu 50% höher herausstellte.

Das sogenannte Partsystem ist also auch in Emden eingeführt. Es scheint, daß bei der Fischerei dies die einzig rationelle Methode der Entschädigung für die betheiligte Mannschaft ist. Man findet sie eben in der ganzen Welt bei der Seefischerei eingeführt, und wo man etwa davon abgewichen ist, kehrt man bald wieder zu ihr zurück. Bei der Fischerei

[2]) *Diese Leute werden weder im Seedienst noch im Fange, sondern zum Ausweiden, Salzen und Verpacken verwendet.*

beruht eben außerordentlich viel auf dem Geschick, auf der unverdrossenen Mühe, welche die Mannschaft verwendet, um einen Ertrag zu erzielen, und diese Selbstthätigkeit wird durch das Partsystem mächtig angespornt.

Das Ergebniß des Fischereibetriebs der Emdener Gesellschaft im vorigen Jahre liegt noch nicht vor; es dürfte kaum ein besonders günstiges sein. Eins ihrer Fahrzeuge ging mit Mann und Maus verloren, dennoch sind die Leiter des Unternehmens der festen Ueberzeugung, daß wenn nur die nöthige Ausdauer und Umsicht auch ferner nicht fehlt, das Unternehmen sich jedenfalls schließlich, wenn die Lehrjahre überstanden, als ein lucratives erweisen werde.

Während man bisher sich auf den Häringsfang im Sommer beschränkte, sollen nunmehr die Logger der Gesellschaft auch im Winter dem Frischfischfang obliegen, und zwar hauptsächlich in der Absicht, den Fischern das ganze Jahr hindurch Beschäftigung zu geben und sich einen festen Bestand geübter Mannschaften zu sichern.

Nach den Untersuchungen, die auf einer im vorigen Sommer unternommenen Reise nach England seitens sachverständiger Freunde des Unternehmens stattgefunden haben, eignen sich die Fahrzeuge der Gesellschaft sehr wohl dazu, nachdem einige geringe Veränderungen mit denselben vorgenommen, im Frischfischfang nach den Gründen der Nordsee ausgesandt zu werden. In Yarmouth findet ein solcher combinirter Betrieb auf Härings- und auf Frischfischfang schon längere Zeit statt. Die Holländer betreiben ebenfalls im Winter den Frischfischfang und bringen die Ergebnisse desselben nach den nächstgelegenen englischen Fischmärkten.

Es ist nicht leicht für die junge Gesellschaft gegen Großbritannien und Holland zu concurriren. Holland hat die große Erfahrung für sich und ein bedeutendes Capital zur Disposition, während in Deutschland die Capitalanlage in maritimen Unternehmungen eine verhältnißmäßig nur sehr geringe, und durch die früheren Mißerfolge noch herabgemindert ist; Schottland hat den Häringsfang gleichsam vor seiner Thür, und diese Küstenfischerei erfordert begreiflicherweise weit geringeren Aufwand an Böten, Netzen und Zeit. Die Böte gehen in der Regel am Nachmittag oder Abend aus und fischen auf 18 - 20 Seemeilen von der Küste; die Arbeit des Ausweidens und Salzens der Fische geschieht dann am Lande durch Frauen und Mädchen. Der unvergleichliche Reichthum der schottischen Küstengewässer an Häringen wird beispielsweise dadurch offenbar, daß im vorigen Frühjahr und Sommer die Zahl der an und bei der schottischen Küste gefangenen Häringe nicht weniger als 800 Millionen Stück (!) nach sachverständiger Schätzung betrug.

Der größte Theil dieses Fanges wurde an der Ostküste bis nach den Shetlands- und Orkney-Inseln hinauf erzielt. Nur ein geringer Theil fällt auf die Fischerei an der Westküste. Diese Fischerei wird dort hauptsächlich im Mai in den Minch, der Wasserstraße zwischen den Hebriden und Schottland, und später im September, im Loch Tine betrieben. Der Fang geschieht, wie überall, mittelst Treibnetzen, die durch luftgefüllte Lederballons im Wasser senkrecht schwebend gehalten werden.

Für die Holländer und Deutschen ist der Häringsfang Hochseefischerei. Der Apparat, die Fahrzeuge, das Netzwerk ist schwerer, dauerhafter und kostspieliger. Die Fischplätze sind weiter vom Hafen abgelegen, und dies bedingt wiederum längere Reisen. Damit ist denn auch ein größeres Risico für Menschenleben, Fahrzeuge und Netzwerk verbunden. Das Ausweiden und Einsalzen muß an Bord vorgenommen werden, und dies erfordert mehr Mannschaft.

Die Mannschaften des deutschen Häringsfangs sind, wie die aus den Logbüchern der verschiedenen Fahrzeuge in Betreff der Jahre 1872 und 1873 gewonnenen Ermittlungen des Directors von Freeden (*siehe Montags-Story Nr. 69 !)* ergeben, im Juni westlich und südlich der Shetlandinseln, im Juli westlich und südlich der Orkney-Inseln, im August westlich längs der schottischen Küste von Peterhead bis Shields in England, im September und October weiter ab von

jenen Küsten bis zur Doggerbank. Je nach Wind, Wetter und Jahreszeit sind die Häringszüge näher oder entfernter von der Küste anzutreffen.

Der geübte Fisher meint die Anwesenheit von Häringen in größerer Zahl riechen oder an der Farbe des Wassers erkennen zu können.[3]) Als das sicherste Zeichen gilt aber die Anwesenheit des Häringswals, der durch sein Blasen leicht bemerkbar wird.

Immerhin sind die Emder Häringe wegen der sorgfältigen Behandlung und der gewissenhaften Sortirung schon jetzt in Deutschland ein gesuchter und gut bezahlter Artikel. Leider zeigt sich auch hier noch immer die Sucht, das Heimische unter fremder Firma anzupreisen, denn wie der Verfasser aus zuverlässiger Quelle hört, kommt der Emder Nordhering, ein Fisch von ausgezeichneter Qualität, sehr oft als holländischer Häring zum Verkauf. Die Einrichtungen in Emden für die Behandlung des Fisches, welcher in nicht weniger als 14 Qualitäten sortirt wird, sind musterhaft. Die Logger legen unmittelbar am Packhause der Gesellschaft an, und die Verpackung in die Waggons geschieht ebenfalls unmittelbar an dem letzteren, da ein Schienenstrang vom Bahnhofe dahin führt.

Der Frischfischfang im Winter soll mit dem Grund- oder Baumschleppnetz, welches in die deutsche Seefischerei durch die früher erwähnten Gesellschaften von Hamburg und Bremen zuerst eingeführt wurden, betrieben werden.

Dieses mächtige, äußerst wirksame Fanggeräth, in seiner jetzigen vervollkommneten Gestalt seit etwa 30 Jahren zur Verwendung gekommen, hat in Dreiecksform die Gestalt eines Beutelnetzes, dessen Oeffnung durch einen horizontal 36 – 50 Fuß langen liegenden Baum auseinandergehalten wird. Das Netz wird auf dem Grunde des Meeres hingeschleppt. Dabei wird der Baum, an welchem der obere Theil des Netzrandes befestigt ist, durch 2 eiserne. Bügel oder Schlitten auf einer mäßigen Höhe über dem Grunde gehalten.

Mittelst des etwa 150 Faden langen Schlepptaues ist der Baum am Schiffe befestigt und wird das Netz an dem Schlepptau beim Einziehen mittelst des Spills auf das Schiff aufgewunden. Die beiden Fischerplätze Hull und Grimsby beschäftigen allein über 1000 Fischerfahrzeuge, von denen der größere Theil mit dem Grundnetze fischt, und versandte Grimsby beispielsweise im Jahre 1870 auf der Bahn Fische im Werth von über 1/2 Million Pfd. St., im Jahre 1872 belief sich das Erzeugniß der Grimsby'er Seefischerei der Menge nach auf über 31,000 Tons (á 2000 Pfd.). Bei ergiebigem Fange und rascher Abfertigung der Fahrzeuge nach Einbringung derselben, vermag ein solches Grundnetzfangfahrzeug (Smack) in sieben Wochen auf drei Reisen einen Bruttoertrag von über 230 Pfd. St. zu erzielen. In diesem Betriebe ist natürlich auch das Partsystem eingeführt.

Zahlreich ist die Verwendung von Schiffsjungen, die sich aber unter strenger Strafe der Desertion beim Antritt ihres Dienstes auf eine Reihe von Jahren verpflichten müssen. So ist also der englische Fisher gewöhnlich schon im 15. Lebensjahre in seinem schwierigen Fache geübt und erfahren. Denn meist treten die Jungen schon mit 11 Jahren ihren Dienst an. Weder Schul- noch Militairpflicht bestehen in England, und somit gewinnt die Fischerei in diesen Jungen schon im frühen Lebensalter derselben einen tüchtigen Stamm. Aehnliches läßt sich in Bezug auf Holland sagen. Neben der Grundnetzfischerei, welche hauptsächlich Kabeljau und Plattfische liefert, erhält sich noch immer in ziemlichem Umfang die Leinen- und Angelfischerei, welche an unserer Nordseeküste noch immer die weitaus vorwiegende Methode ist.

Nur in Elmshorn, Blankenese, und in Geestemünde hat sich von der Zeit der Hamburger Nordsee-Fischereigesellschaft in geringem Umfang die Grundnetzfischerei

[3]) *So versicherten mir die Fischer, mit denen ich im vorigen Sommer von Peterhead aus auf den Häringsfang aus war.*

erhalten. Während bei dieser der Fisch an Bord sofort in Kisten mit Eis, welches zu dem Ende mitgeführt, verpackt wird, hält der Angelfischer den gefangenen Fisch in einer eigenen, dem Seewasser zugänglichen Abtheilung seines Fahrzeugs der sog. Bünne lebendig (englisch *well* d.h. Brunnen) und erzielt mit auf diese Weise lebend an den Markt gebrachtem Kabeljau im Winter hohe Preise (bis zu 10 engl. Schilling per Stück).

Die Leinenfischerei zerfällt wiederum in die Langleinen und Kurzleinenfischerei. Jene wird weiterab von der Küste, diese nahe der letzteren, betrieben. Jede Smack hat eine große Anzahl Leinen, an deren jeder mit Schnüren 20 - 30 Angelhaken befestigt sind, und welche das Fahrzeug nun bei günstigem Wetter auslaufen läßt. Als Köder bedienen sich die Fischer hierbei des Sandwurms oder kleiner Muscheln. Diese Leinenfischerei wurde beispielweise im Jahre 1872 von Norderney aus mit 65 Böten bei 200 Mann Besatzung betrieben. Während der Zeit vom März 1872 bis Januar 1873 haben diese Böte etwa 1,5 Millionen Stück Schellfische und 3000 Kabeljau, welche am Fangorte einen Bruttowerth von etwa 180,000 Mark hatten, dem Meere abgewonnen.

Von der Elbe aus wird diese Fischerei hauptsächlich von Blankenese und Finkenwerder aus betrieben. Der Umfang derselben dort wurde vor einigen Jahren auf 139 Fahrzeuge (Ever) mit 437 Mann angegeben, und der jährliche Bruttoertrag eines solchen Fahrzeugs wurde auf 1000 -- 1400 Thaler geschätzt.

Die Fischerei der Holsteinischen Nordseeküste ist unbedeutend. Nahe diesen Küsten holen dagegen die englischen Fahrzeuge alljährlich große Fänge aus dem Meere. Im Jahre 1874 berichtete darüber der Dünen-inspector Hübbe in Keit auf Sylt: „Man kann gegenwärtig am Horizonte und auch näher am Strande wohl gegen 1000 Segel sehen, welche größtentheils von englischen Fischkuttern aus Hull, Grimsby u.s.w. herrühren. Weiter seewärts, vom Lande aus nicht mehr wahrnehmbar, sollen noch ähnliche Geschwader beim Fischfange thätig sein. Diese Schiffe segeln alle denselben Cours. Nachts zeigen die Leitschiffe eine Signallaterne, wenn sie wenden, worauf alle anderen Fahrzeuge gleichfalls umlegen. Auf diese Weise werden Collisionen vermieden. Alle drei Tage werden die Fische per Dampfschiff nach England übergeführt.

Nach den Aeußerungen eines englischen Capitains, der unlängst das Lister Tief einpassirte, ist der Ertrag dieser Fischerei ein ganz außerordentlich großer, und drängt sich da stets von Neuem die Frage auf, ob es wirklich triftige Gründe sind, welche deutscherseits die Ausbeutung des Fischreichthums dieser Küstengewässer verhindern, oder ob nicht vielmehr eine dem Deutschen eigenthümliche Schwerfälligkeit stark in Mitwirkung treten möchte.

Diese Methode, den Fang mittelst eines Dampfers zu sammeln und auf die schnellste Weise zu Markt zu bringen, ist eben auch nur möglich, wenn ein so großer Fischmarkt, wie London, die Deckung dieser nicht unbedeutenden Extrakosten sichert. Als der Verfasser im vorigen Herbst in London war, besuchte er einen dieser Dampfer, deren im Ganzen fünf sind, bei dem Fischmarkt von Billingsgate. Ein jeder dieser Dampfer hat eine Tragfähigkeit von mindestens 200 Tons und vermag 3400 Kisten in Eis gepackten Fisches aufzunehmen.

Die Rundreise von der Themse bis zur Fischerflotille und zum Markt zurück wird in der Regel in 4 - 6 Tagen zurückgelegt und bringt der Dampfer gewöhnlich den Fang von 60 - 70 Fischersmacks zu Markte.

Noch möchte ich hier eines Großbetriebes der Deutschen Seefischerei gedenken, der freilich jetzt längst im Absterben begriffen, einst aber von großer Bedeutung für die Ausbildung tüchtiger Seeleute war, nämlich des Walfischfanges.

Vor ein paar Jahrhunderten segelten, wie von England und von Holland, so auch von der Elbe und Weser in jedem Frühjahre ganze Flotten auf den Wal- und Seehundsfang bei Spitzbergen und im Grönlandmeere aus. Allmälig wurde die Fischerei immer weniger ergiebig, und es war hauptsächlich der Seehundsfang bei der Insel Jan Mayen, welcher die Deutsche Grönlandsfahrt noch bis heute aufrecht erhielt. Gegen-

wärtig ist der Betrieb in der hamburgischen Deutschen Polarschifffahrts-Gesellschaft concentrirt, welche 4 Dampfer und 3 Segelschiffe besitzt. Der Betrieb geschieht wesentlich von Norwegen aus, zum Theil auch mit norwegischer Mannschaft.

Im Gegensatz zur sogenannten Grönlandsfahrt hat sich bis heute in der Davis Straße und in den zahlreichen Buchten und Sunden des arktischen Archipels von Nord-Amerika der Walfang als recht einträglich erwiesen. Die Fischerflotte des schottischen Hafens Dundee brachte noch im vorigen Jahre aus jenen Gewässern einen außerordentlich werthvollen und eine gute Rente des Betriebs-Capitals sichernden Fang heim.

Diese schottischen Walfänger sind große, stark gebaute Dampfer, welche sich durch leichtes Eis ohne Schwierigkeit ihren Weg bahnen können und zugleich durch ihre Dampfkraft die schwierige Passage durch das sog. Mitteleis, welches im Frühsommer die Baffinbai herabtreibt und je nach der Windrichtung bald auseinander geht, bald zusammen „gepackt“ wird, in kurzer Frist bewirken können.

Die Hamburger Polarschiffahrts-Gesellschaft hat bereits im vorigen Jahre einen ihrer Dampfer nach jenen Fischplätzen geschickt und dürfte sich, nach dem vorjährigen Ergebnisse der englischen Fischerei, wohl veranlaßt sehen, ihre Schiffe ausschließlich in dieser Richtung hin thätig werden zu lassen. (Es mag übrigens als ein Zeichen erfreulichen Fortschritts hierbei erwähnt werden, daß auf Anregung des Schottischen Kapitäns David Gray gegenwärtig zwischen der englischen, der schwedischen und der deutschen Regierung über die Einführung einer Schonzeit in Betreff des Seehundsfanges bei Jan Mayen verhandelt wird. Der jetzige Raubbetrieb bedroht, das hat man jetzt endlich eingesehen, die Existenz dieses Erwerbszweiges. Künftig soll der Seehundsschlag erst am 6. April beginnen, während die Schiffe jetzt schon um Mitte März bei Jan Mayen erscheinen, um bei vielen Tausenden die auf dem Eise liegenden jungen Thiere mit Keulenschlägen zu tödten.)

Bei Island wird sowohl von dieser Insel aus als durch französische und englische Fischer der Kabeljaufang im großen Umfange betrieben. Bekanntlich bildet dieser Fisch im getrockneten Zustande ein wichtiges Nahrungsmittel in dem katholischen Spanien und Portugal, überhaupt in Südeuropa. Von Norwegen aus findet mit Plätzen der spanischen Küste, namentlich Bilbao, Santander und Barcelona ein lebhafter Dampfverkehr statt, welcher hauptsächlich auf dem Export des norwegischen Stockfisches beruht. Einen kleinen Antheil an diesem Betriebe hat Deutschland auch, indem ein bedeutendes Hamburger Haus, welches überhaupt große Interessen in Island hat, an der Südwestküste dieser Insel diese Fischerei, die sog. Klippfischerei[4]), betreiben läßt.

Die betr. Fahrzeuge werden nach Leith dirigirt, wo sie dann durch den Agenten des Hauses ihre weitere Richtung, meist nach einem spanischen Hafen angewiesen erhalten.

Soweit meine kurze Darstellung der von der Nordsee aus betriebenen Hochseefischerei.

Vor 5 Jahren hat sich in Berlin ein Deutscher Fischereiverein gebildet, welcher sich die Förderung der Deutschen Fischerei zur Aufgabe stellt. An der Spitze stehen tüchtige Männer des Fachs, und der vielseitig anregenden und fruchtbringenden Thätigkeit des Vereins steht die Preußische Regierung, wo sie es vermag, zur Seite. Die für die Flußfischerei so wichtige künstliche Fischzucht wurde durch diesen Verein, namentlich mit Hülfe der vom Reich übernommenen Hüninger Fischzuchtanstalt wesentlich gehoben.

Auch an dem Erlaß des neuen Preußischen Fischereigesezes (30. Mai 1874) hat der genannte Verein, welcher durch seine Cireuläre und Correspondenzblätter dem größeren Publikum über seine Thätigkeit von Zeit zu Zeit Mittheilungen macht, einen

[4]) *Der Name stammt von Norwegen und bezeichnet die Art und Weise des Trocknens des frischen Fisches. Derselbe wird in Streifen geschnitten und auf Felsen gelegt, um an der Luft zu trocknen,*

erheblichen Antheil. Bisher sind die Functionen obrigkeitlicher Aufsicht und Förderung der Fischerei meist nur Nebenämter von staatlichen oder communalen Beamten. Nach dem Vorbilde von England und Nordamerika dürfte es sich aber empfehlen, eigne Fischerei-Inspectoren wenigstens für die Seefischerei, von Reichs wegen anzustellen und eine bestimmte Summe jährlich für die Hebung des so sehr wichtigen Seefischereibetriebes auszuwerfen, deren Verwendung natürlich in der Weise geschehen müßte, daß dadurch der Privatunternehmungsgeist ermuthigt und nicht gehemmt wird. Beispielsweise mag hierbei auf die Errichtung von Fischereischulen hingewiesen werden, welche auf zu dem Zwecke zur Verfügung zu stellenden Schiffen nach dem Rath Sachverständiger einzurichten wären. Es ist oben bemerkt, daß in England der Fischer meist schon in seinem 11. Lebensjahre sich seinem Gewerbe widmet; das ist bei uns in Deutschland nicht möglich und auch nicht wünschenswerth. Andererseits scheint es aber nicht mehr wie billig, diese Ungleichheit in dem internationalen Wettbewerbe dadurch wieder aufzuheben, daß man eine tüchtige fachliche Ausbildung durch eine Einrichtung der bezeichneten Art ermöglicht und den Fischer, zwar später, dann aber auch mit einer guten Vorbildung in sein Gewerbe eintreten läßt.

Vor Allem ist es aber nothwendig, daß das Deutsche Publikum, soweit es nur immer möglich, den Bestrebungen zur Hebung der Deutschen Seefischerei thatkräftig seine Sympathie zuwende. Soll Deutschland mehr und mehr Seegeltung erringen, so muß seine Küstenbevölkerung wirthschaftlich gekräftigt und gehoben werden; ein wichtiges Mittel dazu ist eine blühende, allen Betheiligten gute Arbeitserträge sichernde Seefischerei. Das fischconsumirende deutsche Publikum, wenn es auch weit ab von der Küste wohnt, kann sehr wohl direct zur Erreichung dieses Zieles mitwirken.

Dr. Moritz Lindemann.

Über den Autor:
Dr. phil. Moritz Karl Adolf von Lindemann,
* 27. 03.1823 in Dresden; † 7. August 1908 in Dresden (auch ohne Adelstitel „Moritz Lindeman“ geschrieben) war einer der engagiertesten Protagonisten der deutschen Polar- und Meeresforschung. Außerdem war er deutscher Offizier, Stenograph, Polarforscher und Journalist. Er war 1869 Mitgründer des *Vereins für die deutsche Nordpolfahrt*. Lindemann, H.H. Meier und der Kartograph August Petermann waren die Hauptinitiatoren der Zweiten Deutschen Nordpolar-Expedition (1869) an die Ostküste Grönlands, die Carl Koldewey als Kapitän des Expeditionsschiffes *Germania* führte (*siehe Montags-Story Nr. 69 !*).

1877 gründete er die „*Geographischen Blätter“* und redigierte diese bis 1895. Lindemanns Veröffentlichungen zu den Nordpolfahrten (1869/70), zur Geschichte der arktischen Fischerei und zum Norddeutschen Lloyd hatten große Bedeutung. Nach ihm benannt sind der **Lake Lindeman** in Kanada 60° N, 135 W, der **Lindemanfjord,** das **Lindemansdalen** in Grönland und das **Lindeman Island**, Ostküste Australien; 20°26' S, 149°03' E.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum widmete ihm 1996 eine ausführliche Veröffentlichung: ***Krause, R. A. (1996). Moritz Lindeman. Deutsches Schiffahrtsarchiv, 19, S. 163-170.*** *https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52574-8*

In unserer Bücherei besitzen wir ein Faksimile seines Buches ***„Die Arktische Fischerei der Deutschen Seestädte 1620 – 1868“***, Verlag Justus Perthes, Gotha, 1869.